VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 34)
z dnia 26 września 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 34)

26 września 2012 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Adama Szejnfelda (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- informację na temat wykorzystania geograficznego położenia Polski jako kraju tranzytowego dla transportu kolejowego „wschód – zachód" w kontekście ewentualnych planów inwestycyjnych Polski i innych krajów, dotyczących tranzytu kolejowego Azja – Europa Zachodnia,

- informację na temat stanu i perspektyw rozwoju PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Aleksander Wołowiec** członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikiem, **Zbigniew Tracichleb** prezes zarządu PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. **Krzysztof Banaszek** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska, Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Porządek dzienny przewiduje: pkt 1 – rozpatrzenie informacji na temat wykorzystania geograficznego położenia Polski jako kraju tranzytowego dla transportu kolejowego „wschód – zachód" w kontekście ewentualnych planów inwestycyjnych Polski i innych krajów, dotyczących tranzytu kolejowego Azja – Europa Zachodnia, pkt 2 – rozpatrzenie informacji na temat stanu i perspektyw rozwoju PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej Sp. z o.o. Proponuję przeprowadzenie wspólnej dyskusji nad obiema informacjami, ponieważ są ze sobą związane.

Jak wszyscy doskonale wiemy, polska historia, nasza przeszłość utkana jest wieloma zjawiskami, które nie zawsze były dla nas korzystne. Na ogół krytycznie odnosiliśmy się do swego losu wskazując, iż nie zawsze jest dla nas przychylny ze względu na nasze geograficzne czy, jak to niekiedy określaliśmy, geopolityczne położenie. To położenie tranzytowe powodowało, że przez Polskę częściej przetaczały się wojska i wojny ze wschodu na zachód i z zachodu na wschód, tudzież z północy na południe niźli korzyści wynikające z tego tytułu, chociażby z handlu międzynarodowego. Gdy zmienialiśmy ustrój, czyli także geopolitykę, duże nadzieje wiązaliśmy właśnie ze zmianą nie specyfiki naszego położenia, lecz ze zmianą szans na jego wykorzystanie, by wreszcie przestało nam szkodzić a zaczęło pomagać.

Bycie krajem tranzytowym bowiem bardzo często, pokazują to doświadczenia innych krajów, także z innych kontynentów, służy przede wszystkim rozwojowi gospodarczemu czy – będącemu jego skutkiem – rozwojowi społeczno-gospodarczemu, ale także rozwojowi i wzmacnianiu swojego statusu i pozycji międzynarodowej, także politycznej. Zatem jest wiele aspektów, które mogą przekuć się w pozytyw, jeśli umie się dobrze wykorzystać położenie tranzytowe własnego państwa.

Na dzisiejszym posiedzeniu chcemy ograniczyć zakres dyskusji do tranzytu kolejowego, aczkolwiek nie wykluczam, że będziemy wracać do tego tematu, także w aspekcie tranzytu ropy, gazu, tranzytu w ramach ruchu kołowego. Ale obszar tranzytu kolejowego

ma tak duże znaczenie, że nie chcieliśmy powodować, iż trudno byłoby objąć w trakcie jednego posiedzenia całość materii. Zresztą, jak państwo widzicie, materiały dotyczące tranzytu kolejowego są bardzo obszerne, za co panu ministrowi Masselowi, którego witam na dzisiejszym posiedzeniu, bardzo dziękuję.

Otrzymali państwo materiał datowany na wrzesień 2012 r. pt. „Informacja na temat PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej Sp. z o. o." oraz bardzo obszerny – prawie 100-stronnicowy – materiał pt. „Informacja na temat wykorzystania geograficznego położenia Polski jako kraju tranzytowego dla transportu kolejowego wschód – zachód w kontekście ewentualnych planów inwestycyjnych Polski i innych krajów, dotyczących transportu kolejowego Azja – Europa Zachodnia", również datowany na wrzesień 2012 r. Czyli materiały obszerne, wielokierunkowe, a zarazem bardzo aktualne. Zatem nie przedłużając, bo temat – sądząc po materiałach – jest szeroki, przechodzę do obrad.

Witam bardzo serdecznie wszystkich współpracowników pana ministra, prezesów, wiceprezesów, członków zarządów firm, naszych gości oraz członków Komisji Skarbu Państwa.

Proponuję, żeby pan minister zabrał głos. Jeżeli pan minister będzie chciał, aby jego wypowiedź została rozszerzona, uzupełniona przez współpracowników, czy prezesów firm, chociażby pana prezesa LHS, to bardzo proszę. Następnie otworzę dyskusję. Proponuję też, żeby najpierw były zaprezentowane oba materiały. Wydaje mi się, że lepiej byłoby zacząć od ogółu i przejść do szczegółu. Zatem najpierw omówilibyśmy temat tranzytu – aktualny stan, wydarzenia, plany nie tylko polskie. Interesują nas plany innych krajów, szczególnie Federacji Rosyjskiej, Chińskiej Republiki Ludowej, bowiem one mają tutaj chyba kluczowe znaczenie.

Opinię publiczną, nas również nieco niepokoją informacje, że nie tylko inwestycje, które już poczyniono, bo przecież i takowe są, ale także planowane mają jednak omijać Polskę w tranzycie Daleki Wschód i – bliski nam – Zachód Europy. Chcielibyśmy wiedzieć, na ile są to informacje prawdziwe, jakie działania podejmują resorty polskiego rządu.

Czy w posiedzeniu uczestniczy przedstawiciel Ministerstwa Spraw Zagranicznych? Sekretariat wyjaśnia, że był zaproszony. Szkoda, że jest nieobecny. MSZ w zakresie dyplomacji ekonomicznej i w ogóle polityki dyplomatycznej w tych sprawach byłby – moim zdaniem – dzisiaj nam pomocny. Jeżeli będziemy wracać do tego tematu, prosiłbym, żeby nie tylko zaprosić przedstawiciela MSZ, ale poinformować, że zależy nam na jego osobistym udziale.

Panie ministrze, oddaję glos.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Panie przewodniczący. Wysoka Komisjo! Na początku chcielibyśmy podziękować za zainteresowanie tematem, który jest jedynym z wiodących tematów w pracy resortu. Dlatego, że mamy świadomość, iż przewozy towarowe na duże odległości i wykorzystanie możliwości, jakie posiada Polska jako kraj tranzytowy to nasz obowiązek. Staramy się jak najlepiej wykorzystywać tę szansę.

Materiał, który państwo otrzymaliście zawiera dosyć szczegółowy zestaw informacji, poczynając od informacji na temat trendów w handlu światowym. Na str. 2 jest przedstawiony wykres pokazujący wzrost handlu w odniesieniu do 2000 r. Widać wyraźnie, że obecna wielkość stanowi ok. 250% tego, co było w 2000 r. Ale, co istotne, ten wykres obrazuje dynamikę wzrostu handlu w krajach rozwiniętych i krajach należących do tzw. rynków wschodzących. Oczywiście, tam gdzie mówimy o rynkach wschodzących ten przyrost wynosi – jak mówiłem – 250%, bo średnia wartość to ok. 160%.

Odnosząc się do położenia Polski mamy świadomość, że po pierwsze – nasza wschodnia granica stanowi największy odcinek zewnętrznej granicy Unii Europejskiej w kierunku Europa Zachodnia – Azja i równocześnie jest to granica dwóch systemów kolejowych – systemu o szerokości 1435 mm jaki jest w całej Europie (i na marginesie – również w Chinach) oraz systemu o szerokości 1520 mm, który jest powszechny w krajach b. Związku Radzieckiego. Po drugie – infrastruktura transportowa Polski łączy bezpo-

średnio sieć transportową Unii Europejskiej, gdzie są skupione międzynarodowe centra logistyczne z siecią transportową Wspólnoty Niepodległych Państw. I wreszcie – posiada korzystne położenie w układzie europejsko-azjatyckich korytarzy transportowych, docenione przez Organizację Narodów Zjednoczonych. Prace międzynarodowych zespołów służą usprawnieniu tych przewozów.

Zwracam uwagę na przedstawiony na str. 4 schemat położenia obszarów koncentracji aktywności logistycznej w Europie przewidywany do 2030 r. To bezpośrednio generuje wielkości przewozów. Jeżeli chodzi o faktyczny udział tranzytu w globalnym wolumenie przewozów, to proszę spojrzeć na tabelę zamieszczoną na str. 6, opracowaną według danych GUS. Widzimy, że przy ogólnej liczbie przewozów w 2011 r. – 248 mln ton, tranzyt stanowił niecałe 5 mln ton, co mierząc tylko masą towarową wynosi raptem 2%. Ale już zupełnie inaczej to wygląda, jeżeli popatrzymy na pracę przewozową wyrażoną w tonokilometrach. W tym przypadku ten udział wzrasta i sięga 6%.

Następnie w opracowaniu zamieszczamy analizy struktury przewozów międzynarodowych, wykorzystując dane Urzędu Transportu Kolejowego. Jeżeli będą pytania o strukturę tych ładunków, to w posiedzeniu uczestniczy pan prezes UTK i chętnie udzieli dodatkowych informacji.

Zwróciłbym uwagę w szczególności na udział przewoźników w przewozach międzynarodowych. Na str. 10, na podstawie danych UTK, sporządzono odpowiedni diagram kołowy. Wynika z niego, że największy udział posiada PKP Cargo (prawie 74%), drugim podmiotem jest PKP LHS – 12,5%, a reszta rozkłada się na inne podmioty. Zatem największy udział w przewozach międzynarodowych mają duże firmy – PKP Cargo i PKP LHS.

Warto też zwrócić uwagę na strukturę towarów transportowanych w przewozach międzynarodowych. Na str. 12 u góry przedstawiono wykres. Wynika z niego, że wśród tych towarów dominuje węgiel kamienny (ponad 30%). Występuje też spory udział rudy żelaza, chemikaliów oraz pozostałych ładunków. W ładunkach pozostałych, co podkreślam, mieszczą się kontenery. Tak ujmują to statystycy. Mówię o kontenerach, bo to jest najbardziej perspektywiczny segment rynku. Rozwój tych przewozów obserwujemy od kilku lat, szczególnie w Polsce.

Warto przyjrzeć się schematowi sieci kolejowej w Polsce zamieszczonemu na str. 14. Co jest charakterystycznego na tym wykresie? Grubość linii oznacza obciążenie pracą w ruchu towarowym poszczególnych tras. Zatem widać jakimi ciągami przewozi się w Polsce najwięcej ładunków. Wykres pokazuje, że polska sieć kolejowa pracuje głównie w układzie północ – południe. To znaczy w relacjach Śląsk – porty. Dotyczy to trzech głównych ciągów przewozowych: od Śląska przez Bydgoszcz do Trójmiasta, od Śląska przez Poznań do Szczecina i Świnoujścia, od Śląska przez Wrocław, Zieloną Górę do Szczecina i Świnoujścia. To są główne ciągi przewozów towarowych północ – południe. Wrócę jeszcze do tej kwestii, bo to jest jedna z naszych szans na wykorzystanie polskiej infrastruktury transportowej.

Na str. 15 jest schemat przedstawiający tzw. korytarze paneuropejskie. Te korytarze zostały ustalone na dwóch konferencjach ministrów transportu (na Krecie i w Helsinkach) w latach 90-tych. Wśród korytarzy paneuropejskich są korytarze przechodzące przez Polskę. Na zielono zaznaczono korytarz nr 2 wschód –zachód biegnący z Rosji przez Warszawę w kierunku na Berlin. Korytarz nr 3 biegnie południem Polski przez Przemyśl, Kraków, Katowice, Wrocław. Z kolei w relacji północ – południe mamy korytarz nr 6.

Kolejny aspekt, który też trzeba uwzględnić to sieć transeuropejska, przyjmowana w dokumentach Unii Europejskiej. Stan sieci transeuropejskiej, z zaznaczeniem tzw. osi priorytetowych, przedstawiono na mapce na str. 17. Sieć transeuropejska dotyczy krajów Unii Europejskiej. Wyeksponowano pewien element TEN-T Baltica, czyli połączenia Warszawy z krajami bałtyckimi – Litwą, Łotwą i Estonią. Rzeczywiście, jest to traktowane jako jedna z osi priorytetowych Unii Europejskiej.

Układ korytarzy paneuropejskich, przyjętych na konferencjach na Krecie i w Helsinkach w latach 90-tych, na terytorium Polski ilustruje mapka na str. 18. Są to koryta-

rze nr 2, 3 i 6. Jest jeszcze korytarz nr 1 czyli Rail Batica z Warszawy przez Białystok i Suwałki.

Warto zwrócić uwagę na korytarze ustanowione przez Komisję Europejską, ukierunkowane na konkurencyjny transport towarowy. Te korytarze zostały określone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913 z 2010 r. Zostały zaprezentowane na rysunku na str. 22. Przez Polskę biegną dwa takie korytarze: korytarz Wschód – Zachód oznaczony nr 8 i korytarz Północ – Południe oznaczony nr 5. O informację o korytarzach i zaangażowaniu strony polskiej w stworzenie struktur zarządzających tymi korytarzami będę prosił przedstawicieli Polskich Linii Kolejowych, ale może po mojej wypowiedzi. Prosiłbym, aby pan prezes Wołowiec i pani dyrektor Jaszczuk-Jezierska mogli coś na ten temat powiedzieć. To jest istotne. Bowiem Polska w tworzeniu tych struktur jest bardzo aktywna.

Rozporządzenie 913/2010 stawia pewne wymagania dotyczące udostępniania infrastruktury przewoźnikom towarowym, określa jaką część przepustowości należy przydzielić i na jakich zasadach. To jest i szansa i zagrożenie. Trzeba to podkreślić.

Wspominamy w naszym materiale inicjatywę polsko-holenderską. Od kilku lat trwa dobra współpraca między resortami transportu Polski i Holandii dotycząca poprawy możliwości przewozów ładunków między tymi krajami z ukierunkowaniem na infrastrukturę linii kolejowych i na potrzeby w zakresie terminali. Korytarze między Polską i Holandią zostały przedstawione na str. 25.

Jeżeli chodzi o przewozy między Europą a Azją, zwracam uwagę na mapkę, którą przedstawiliśmy na str. 28. Pokazuje ona różne drogi przewozu, obecnie wykorzystywane. Minęły czasy, kiedy była tylko jedna magistrala transsyberyjska biegnąca przez Irkuck, Nowosybirsk. Obecnie jest również trasa biegnąca przez zachodnie Chiny przez Lanczou, Urumczi do Kazachstanu zaznaczona na mapce kolorem granatowym. Co istotne – powstaje odnoga tej linii biegnąca przez Kazachstan, przez Iran i Turcję w kierunku Stambułu. Ten odcinek nie powstał jeszcze w całości. Ale należy spodziewać się, że wzrost przewozów między Chinami a Europą spowoduje, że ten korytarz będzie bardzo szybko uruchomiony. Zatem trudno mówić o jednej trasie przewozu między Chinami a Europą. Nie wspominam o możliwościach przewozu z wykorzystaniem bajkalsko-amurskiej magistrali biegnącej jeszcze bardziej na północ w stosunku do linii transsyberyjskiej.

Przedstawiciele spółki LHS przynieśli mapki. Zachęcam do korzystania. To są bardzo pożyteczne materiały. Bardzo poglądowo pokazują linie kolejowe łączące Europę z Azją. Materiał opisuje każdą z nich. Nie będę o tym szczegółowo mówił.

Chciałbym jednak przedstawić kilka informacji na temat przedsięwzięć, które w pewien sposób stanowią zagrożenie dla Polski. Jedną z takich inicjatyw są połączenia promowe między Rosją a Niemcami. Na str. 34 zamieściliśmy informację o tej inicjatywie. To oznacza, że część ładunków przejeżdża z pominięciem naszej sieci i naszych terminali.

Chyba większym problemem wydaje się głośna sprawa projektowanej linii szerokotorowej biegnącej od granicy ukraińsko-słowackiej do Bratysławy i Wiednia. O tym projekcie piszemy na str. 35. W tworzenie tego połączenia jest bardzo zaangażowana strona rosyjska i rosyjskie koleje państwowe RZD. Musimy mieć świadomość, co to oznacza. Chodzi o budowę linii kolejowej o długości ok. 400 km w dość trudnym terenie przy dużych kosztach, co najmniej kilka miliardów euro. Należy też spełnić wymagania środowiskowe. Zatem na pewno ta budowa nie będzie łatwa. Ale jest możliwa, na co zwracam uwagę.

Rozumiejąc, że jest to poważny konkurent trzeba również pamiętać, że nie jesteśmy bez szansy. Nasza linia hutnicza szerokotorowa, o tym będzie również w prezentacji LHS, posiada infrastrukturę dobrze dostosowaną do potrzeb, stale remontowaną i rozbudowywaną o dodatkowe tory na stacjach i tory mijankowe, żeby zwiększyć przepustowość. Posiada atrakcyjny terminal w Sławkowie i – co istotne – biegnie w terenie relatywnie korzystnym.

Na trasie z Rosji przez Ukrainę do Sławkowa występują odcinki o pochyleniach do 8 – 10 ‰. Natomiast jeżeli spojrzymy na trasę, którą ładunki musiałby pokonać w drodze

do Bratysławy i Wiednia, to trzeba pokonać Karpaty – na południe od Lwowa jest linia kolejowa biegnąca przez Stryj, Ławoczne, to są dawne polskie kresy – do miejscowości Czop na styku granic Ukrainy, Słowacji i Węgier. Ta linia charakteryzuje się bardzo dużymi pochyleniami podłużnymi, małymi promieniami łuków. Pociągi towarowe kursują tam w trakcji podwójnej, czyli dwuczłonowe elektrowozy z przodu i dodatkowo popych z tyłu trzecim dwuczłonowym elektrowozem. Z takim przewozem wiążą się duże koszty związane. Bo to jest kwestia taboru i energii. Zatem warunki terenowe są naszym atutem, jeżeli patrzymy w ten sposób.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Jeżeli pan minister pozwoli, wejdę w słowo. Gdy podejmowano decyzję o budowie gazociągu północnego, pojawiały się u nas głosy podobne głosy uspokojenia – kilkakrotnie droższy niż modernizacja gazociągu jamalskiego czy też budowa jego kolejnej, ochrona środowiska, zgody wielu krajów, pokonanie Bałtyku etc. Tymczasem gazociąg pracuje i jest budowany następny odcinek.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Zgadzam się, panie przewodniczący. Po prostu staramy się przedstawić sytuację. Mówimy, że nie jesteśmy bez szans. To znaczy, staramy się robić swoje – to, co po naszej stronie jest możliwe, żeby uatrakcyjnić LHS. O tych działaniach będzie mówił pan prezes Tracichleb.

Pewne podsumowanie części dotyczącej przewozów Europa – Azja znajduje się na str. 39. Mówimy tam o pewnych mocnych stronach wykorzystania położenia Polski. Należy do nich przede wszystkim stopniowa poprawa jakości infrastruktury transportowej w kluczowych dla tranzytu w Polsce relacjach, zwłaszcza w korytarzach paneuropejskich nr 2 i 3. Dalej – nasza hutnicza linia szerokotorowa o szerokości 1520 mm i długości prawie 400 km dociera do naszego okręgu przemysłowego i do Sławkowa. Wreszcie – mamy rozwiązania techniczne, pozwalające po pokonywanie różnicy szerokości torów, czyli SUW 2000, które aczkolwiek stosowane w bardzo ograniczonym zakresie, można zastosować na większą skalę.

Oczywiście, istnieją zagrożenia konkurencyjne dotyczące zarówno kierunku zachodniego, jak i wschodniego. Otwarcie rynku ma to do siebie, że pojawiają się operatorzy towarowi z Niemiec, Francji, Wielkiej Brytanii, podmioty dysponujące dość dużym kapitałem i możliwościami inwestowania. To jest jeden z czynników, który na pewno zagraża pozycji polskich podmiotów. Z kolei z kierunku wschodniego to – mówił o tym pan przewodniczący mówił – tendencje omijania Polski poprzez połączenie promowe czy połączenie przez Słowację.

Istotnym czynnikiem do rozważenia są zagrożenia związane z planami rozwoju infrastruktury w krajach sąsiednich. Mówimy szczególnie o projekcie połączenia przez Słowację do Austrii. Natomiast jest też spora grupa szans związanych z transportem intermodalnym. Możemy pozyskiwać ten rosnący strumień ładunków kontenerów i przeładowywać w polskich terminalach. Co istotne – nie tylko przewóz jest ważny. Ważne jest miejsce przeładunku, żeby przeładunki odbywały się w Polsce.

Na co jeszcze zwracamy uwagę? Przewozy Europa – Azja to nie tylko przewozy lądowe, to również przewozy drogą morską realizowane z wykorzystaniem coraz większych kontenerowców. Największe mają pojemność rzędu 15 tys. jednostek TEU, czyli kontenery 20 stopowych. Takie kontenerowce regularnie pływają między Szanghajem a terminalem w Gdańsku. Ten strumień kontenerów już teraz w znacznej mierze, bo w prawie 40% wyjeżdża z Portu Gdańskiego na platformach kolejowych. Trafia do różnych miejsc w Polsce i w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Oczywiście, naszym dążeniem jest zwiększenie tego strumienia ładunków oraz zwiększenie udziału kolei poprzez zachętę kolejnych podmiotów gospodarczych z Chin, zwłaszcza dużych armatorów do rozwijania połączeń żeglugowych między Chinami a Polską, aby następnie dystrybuować te ładunki z wykorzystaniem transportu kolejowego i naszych terminali portowych, które dysponują coraz lepszą infrastrukturą. To jest również konkurowanie z portami holenderskimi i niemieckimi w tym zakresie.

W materiale jest kilka załączników szczegółowych pokazujących zarówno poszczególne projekty inwestycyjne, terminale, tak żeby można było w razie potrzeby skorzystać, a także inicjatywy międzynarodowe.

Jeżeli chodzi o Linię Hutniczą Szerokotorową, jest to podmiot utworzony w 2000 r. przez Polskie Koleje Państwowe istniejące wówczas jeszcze jako przedsiębiorstwo państwowe, a nie spółka akcyjna. Ten podmiot zarządza linią kolejową nr 65 o szerokości toru 1520 mm, która biegnie od mostu na rzece Bug w miejscowości Hrubieszów do stacji kolejowej w miejscowości Sławków Południowy. Drugim zdaniem spółki jest prowadzenie na tej linii przewozów kolejowych rzeczy. Zatem LHS łączy działalność w zakresie zarządzania linią i wykonywania przewozów. Początkowo te działalności były realizowane na podstawie koncesji, obecnie Urząd Transportu Kolejowego wydaje licencje na przewóz rzeczy i te przewozy odbywają się na podstawie licencji.

Ta linia nie stanowi części systemu kolejowego w Polsce. Jest to odrębna linia, która ma charakter zbliżony do bocznicy. Natomiast jest to przypadek nieco nietypowy również z tego powodu, że LHS nie posiada własnych wagonów, dysponuje lokomotywami i prowadzi usługi przewozowe z wykorzystaniem wagonów innych podmiotów, czyli przewoźników kolejowych zza wschodniej granicy.

Jeżeli chodzi o wyniki, spółka jest stale rentowna. Oczywiście, wyniki wahają się w zależności od koniunktury. Jeżeli chodzi o działania podejmowane przez spółkę w celu uatrakcyjnienia oferty i zwiększenia wolumenu przewozów, prosiłbym pana prezesa o uzupełnienie informacji.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o. o. Zbigniew Tracichleb:

Panie przewodniczący, szanowni państwo! Bardzo dziękuję za umożliwienie rozmowy o przewozach kolejowych, głównie przewozach realizowanych w układzie wschód – zachód. Linia LHS stanowi element, który wpisuje się w znakomity sposób, jeśli chodzi o takie możliwości. W latach 70-tych i 90-tych odnotowano gorszą koniunkturę na rynku przewozów. Niemniej decyzja o powołaniu podmiotu, jakim jest LHS – i połączenie działalności zarządcy infrastruktury oraz przewoźnika – okazała się słuszna.

Od początku funkcjonowania spółka systematycznie powiększa swoje wielkości przewozowe. W 2000 r. przewiozła 4,4 mln ton ładunków, w 2011 r. – powyżej 10 mln ton. Na 10-lecie działalności spółka sobie zafundowała sobie ponad 10 mln ton przewozów. Oczywiście, specyfika linii i utworzenie spółki wiązało się z potrzebą rewitalizacji. W latach 2000-2010 zrealizowano wiele inwestycji oraz remontów linii, przywrócono, a nawet zwiększono parametry techniczne. Obecnie posiadamy już infrastrukturę, po której możemy prowadzić pociągi z prędkością do 80 km/h. Myślę, że w najbliższych 2-3 latach na całej linii będzie mógł być prowadzony ruch z prędkością do 80 km/h, co przy parametrach dla pociągów towarowych jest bardzo dobrą prędkością. Nie prowadzimy ruchu pasażerskiego na tej linii. Natomiast prowadzimy pociągi bardzo ciężkie powyżej 5 tys. ton z lokomotywami sterowanymi wielokrotnie. Są to chyba najcięższe pociągi w tej części Europy, również zachodniej.

Cała działalność generalnie skupia się na stałym podwyższaniu przepustowości linii. Obecne zdolności przepustowe linii – to ok. 11 par pociągów, co przekłada się rocznie na ok. 11 mln ton ładunku. Zatem w porównaniu do 2000 r. przepustowość dwukrotnie wzrosła. Nasze działania zmierzają w kierunku zwiększenia przepustowości. W ciągu najbliższych 6-7 lat, a więc w perspektywie do 2020 r. planujemy zwiększenie przepustowości o kolejne 50%, tak aby w niedalekiej przyszłości można było realizować przewozy 15-16 mln ton rocznie.

Uwzględniając wolumeny przewozów takie perspektywy i prognozy są całkiem realne. Wspomniany systematyczny wzrost przewozów kontenerów oznacza, że nasze projekty związane z połączeniem portów bałtyckich poprzez euroterminal Sławków, linię szerokotorową z Kijowem, Odessą i krajami basenu Morza Czarnego są całkowicie realne. Jesteśmy w końcowej fazie spinania takich projektów. Obecnie realizujemy przewozy

jednym pociągiem „Słowiański Express" ze Sławkowa do Briańska. Niemniej jednak cały czas pracujemy nad rozszerzeniem oferty.

Jeśli chodzi o przewozy, to są realizowane z Ukrainą, Rosją, Kazachstanem, Azerbejdżanem, w znacznie mniejszym – praktycznie szczątkowym – w kierunku dalekiej Azji, czyli Chin, co nie znaczy, że nie można byłoby ich realizować, aczkolwiek potentatem w zakresie tranzytu są głównie koleje rosyjskie. Nie da się przyjechać z Chin omijając kolej rosyjską. Zatem w tym przypadku główne działania polegają na uzgodnieniach z kolejami rosyjskimi. Ale – jak mówiłem – nasze prace i działania oraz prezentacje MTBiGM wskazują na możliwość realizacji tych transportów.

Najbliższy okres działalności inwestycyjnej – to przede wszystkim rozbudowa istniejących mijanek, ale także budowa stacji. Otóż, plan, który niedawno – kilka miesięcy temu, dokładnie w maju – opracował dla nas Instytut Kolejnictwa przewiduje potrzebę wybudowania kolejnych dwóch stacji i czterech mijanek, czyli uzupełnienie istniejących 10 plus 13 mijanek. Warto podkreślić jedną kwestię. Otóż, cała czterystukilometrowa linia LHS – jak pan minister wspomniał – to niejako bocznica. To obszar składający się z punktów przeładunkowych wzdłuż całej linii, usytuowanych tam, gdzie jest zainteresowanie odbiorem towarów i surowców. Zatem na długości całej linii znajdują się punkty i miejsca przeładunkowe. Oczywiście, w znacznej mierze również przy styku kolei normalnotorowych. Na chwilę obecną linia jest przede wszystkim miejscem zaspokajania potrzeb regionu. Nie znaczy to, że nie są realizowane przewozy poprzez terminale przeładunkowe, głównie euroterminal w Sławkowie. Tutaj również planowane są inwestycje (wspólnie z Cargo jesteśmy współudziałowcami przedsięwzięcia) ukierunkowane głównie na kwestię kontenerów. Działania LHS koncentrują się przede wszystkim na rozwoju i możliwości stworzenia wspomnianej alternatywy dla ewentualnej, choć ze wskazanymi trudnościami, budowy kolei wiedeńskiej, w którą głównie zaangażowani są Rosjanie.

Warto podkreślić, że nasze działania inwestycyjne nie mogą nie iść w parze z pracami po stronie ukraińskiej. Otóż, przejście graniczne Izow – Hrubieszów łączy kolej ukraińską, która po drugiej stronie granicy na odcinku ok. czterdziestu kilometrów jest linią jednotorową niezelektryfikowaną. Stąd nasze prace inwestycyjne muszą być spójne z działaniami kolei ukraińskich. Współpracujemy i prowadzimy rozmowy na ten temat. W przeciwnym razie powstałoby wąskie gardło. My mielibyśmy możliwości przepustowe rzędu 15 – 20 par, natomiast po stronie ukraińskiej nie byłyby podjęte odpowiednie działania inwestycyjne. Wówczas nasze prace okazałyby się niepotrzebne. Dlatego współpracujemy z kolejami ukraińskimi w tym zakresie. Perspektywicznie w obszarze inwestycji byłby to układ całkiem dobry i prawidłowy. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Prosiłbym jeszcze o zabranie głosu pana prezesa Wołowca z Polskich Linii Kolejowych na temat aktywności PLK w tworzeniu korytarza nr 8.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Aleksander Wołowiec:

Panie przewodniczący, panie ministrze! Rozporządzenie nr 913 z 2010 r. stanowi podstawę prawną do tworzenia korytarzy kolejowych dla przewozów towarowych. Ustanawia dziewięć korytarzy, z których dwa przebiegają przez Polskę w układzie północ – południe i wschód – zachód. Celem ustanowienia tych korytarzy jest promowanie kolejowego transportu towarowego. Dostrzegamy ogromną szansę, ponieważ Polska jest krajem tranzytowym. Ale ta szansa niesie wyzwania, które można nazwać zagrożeniami. Rozporządzenie ustanawia ponadnarodowe struktury zarządcze dla korytarza. Stąd duża odpowiedzialność PLK jako zarządcy za działalność w tych strukturach. Chodzi o to, żeby oprócz zgodnego z prawem promowania przewozów towarowych, uwzględnić interesy też interesy sektora polskiego, w tym przewozów pasażerskich. W samym rozporządzeniu, które nadaje priorytet przewozom towarowym, dzięki aktywności strony polskiej, umieszczono zapis przewidujący, że ruch pasażerski musi być uwzględniony w przyznawaniu przepustowości, żeby nie było sytuacji, iż pociągi pasażerskie są gorzej traktowane niż ruch towarowy.

Aktualnie PLK w ścisłej współpracy z ministerstwem w świadomości, że jest to interes polski, prowadzimy prace nad przygotowaniem korytarza nr 8, czyli tego wschód

– zachód. Tworzone są struktury zarządcze. Została ustanowiona rada wykonawcza, w której zasiadają ministrowie transportu. Następnie – rada zarządzająca, której członkami są zarządcy infrastruktury. Zadaniem rady zarządzającej będzie wykonanie analiz rynku transportowego, stworzenie grup doradczych przewoźników. Chciałbym poinformować, że z inicjatywy PLK pod patronatem ministerstwa odbyły się już spotkania, na które zostali zaproszeni główni aktorzy, którzy będą korzystać z rynku, czyli przewoźnicy i operatorzy terminali. Te spotkania zorganizowano z pewnym wyprzedzeniem. Korytarz musi być czynny od listopada 2015 r. Zatem jeszcze mamy czas. Ale z wyprzedzeniem wychodzimy do sektora, żeby uświadomić, że są szanse i zagrożenia. Współpracując przygotować się bardzo dobrze.

Na spotkaniu, które odbyło się przed miesiącem w PLK poprosiliśmy głównych aktorów ze strony polskiej, czyli przewoźników i operatorów o wypełnienie ankiety na temat stworzenia grup doradczych. Chodzi o uzyskanie jasnego i spójnego przekazu dotyczącego oczekiwań sektora, wtedy będziemy brać pod uwagę ten głos.

Do kompetencji rady zarządzającej, czyli gremium złożonego z zarządców infrastruktury będzie należało również określenie zapotrzebowania na zdolność przepustową. Rada będzie przyznawała przepustowość. Dalej – wypracowanie procedur koordynacji zarządzania ruchem, uruchomienie punktu kompleksowej obsługi tzw. *one- stop shop*, poprzez który będą przyznawane prawa do przepustowości i trasy. Następnie – stworzenie planu wdrożenia, czyli dokumentu stanowiącego kompleksowy opis korytarza, publikowanie tzw. dokumentu korytarzowego zawierającego wszelkie informacje dla potencjalnych użytkowników, czyli promowanie tego korytarza, monitorowanie świadczenia usług oraz przeprowadzenie badań satysfakcji użytkowników.

PLK – jak mówiłem – w ścisłej współpracy z ministerstwem działa aktywnie na tym polu. Sukcesem jest to, że do obsługi rady zarządzającej będzie powołane tzw. biuro, czyli grupa osób, która będzie zajmowała się ustanowieniem tych struktur. Chcielibyśmy, żeby siedzibą biura była Polska. Bardzo mocno o to zabiegamy. Sukcesem jest również to, że otrzymaliśmy grant z funduszu sieci TEN-T na pokrycie 50% kosztów wdrażania korytarza. Był konkurs. PLK złożyła aplikację w imieniu wszystkich partnerów. Była to ogromna praca, wymagająca koordynacji i dobrych kontaktów z partnerami z korytarza.

Został ogłoszony przetarg na analizę rynku transportowego, która odpowie na pytanie, jaki jest charakter i jakie są przepływy. Ta analiza będzie potrzebna również po to, żeby ochronić ruch pasażerski, wyznaczyć trasy alternatywne, jeżeli trasa korytarza pokrywałaby się z jakąś częścią sieci, która u nas wykorzystywana jest do ruchu pasażerskiego. Jeśli byłyby potrzebne szczegółowe informacje, to w delegacji PLK są osoby kompetentne, które zajmują się na co dzień walką o interesy polskie w kontekście korytarzy. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Dodam, że właściwie wszystkie osoby zaangażowane w struktury korytarza są na sali – ze strony ministerstwa pan dyrektor Jakub Kapturzak oraz radca generalny pan Piotr Stomma, ze strony PLK pani dyrektor Edyta Jaszczuk-Jezierska. Jeżeli państwo jesteście zainteresowani, bo to dotyczy nie tylko korytarza nr 8, ale również korytarza nr 5 – czyli Północ – Południe – oba są ważne dla naszej gospodarki – to jesteśmy gotowi do udzielenia odpowiedzi na pytania. Dziękuję serdecznie za wysłuchanie.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze i panowie prezesi.

Otwieram dyskusję.

Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Pan poseł Grad, proszę.

Poseł Mariusz Grad (PO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo! Mam pytania dotyczące spółki LHS. Jest to spółka, która działa na terenie mojego okręgu wyborczego. Z tego względu chciałbym zapytać o kilka kwestii. W materiale jest informacja o dyrektywie ustanawiającej jednolity europejski obszar kolejowy. Rząd polski podjął działania zmierzające do wyłączenia spółki spod ogólnych zasad regulujących rynek kolejowy. Jednakże to nie udało się.

W październiku br. Rada Unii Europejskiej podejmie decyzję w sprawie tej dyrektywy. Z przedłożonego materiału dowiadujemy się, że Polska nie poprze dyrektywy, a także treść dyrektywy „raczej nie ulegnie zmianom”. Chciałbym, żeby pan minister trochę rozwinął ten temat. Co znaczy słowo „raczej”? Czy istnieją jakiekolwiek szanse, żeby dyrektywa mogła mieć nieco inny kształt sprzyjający spółce LHS w dalszym funkcjonowaniu i rozwoju?

Druga kwestia ma charakter strategiczny. Czy w ogóle rozważane jest przez ministerstwo, spółkę LHS, a także spółkę-matkę wydłużenie linii kolejowej nr 65 – myślę, że w kierunku Europy Zachodniej? Uważam, że byłaby to decyzja strategiczna, cenna dla linii i spółki, ale również dla Polski. Nie chcę mówić w jakim kierunku. To wymaga odpowiednich analiz i głębszego spojrzenia na ten temat.

Mam też pytanie dotyczące perspektyw rozwoju LHS i utworzenia spółki-córki. Wydaje mi się, że jest to cenna inicjatywa, która zapewne przyniosłaby dywersyfikację przychodów, ale również poszerzenie oferty oraz przyczyniłaby się do rozwoju spółki w przyszłości. Kiedy ta spółka miałaby powstać? Czym miałaby się zajmować? Jaki byłby kapitał początkowy? Czy byłaby to duża czy mała spółka? Czy byłaby organizowana w partnerstwie np. z jakimiś spółkami wydobywającymi surowce? Wydaje mi się, że jest to godne rozważenia.

Ostatnia kwestia dotyczy spraw właścicielskich. W 2010 r. pojawił się pomysł prywatyzacji LHS pośrednio wraz z Cargo. Ta inicjatywa upadła. Chciałbym zapytać o przyszłość. Czy przyszłość LHS jest w miarę spokojna? Czy też w najbliższym czasie planuje się prywatyzację tej spółki? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Zubowski, proszę.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Panie przewodniczący, panowie prezesi! Mam trzy pytania. Pierwsze nawiązuje do pytania przedmówcy. Chodzi mi o I pakiet kolejowy. Z informacji na str. 10 wynika, że najprawdopodobniej dyrektywa zostanie przyjęta przez Radę Unii Europejskiej. Natomiast w akapicie końcowym jest następujące zdanie: „Należy podkreślić, że w najgorszym przypadku obowiązująca obecnie sytuacja prawna względem spółki LHS nie ulegnie pogorszeniu”. Zakładam, że LHS zależało, by ta dyrektywa nie została przyjęta w takiej formie. Jeżeli były odpowiednie zabiegi, to dlaczego zależało na tym spółce, skoro teoretycznie nie powinno to wpłynąć na jej funkcjonowanie?

W pierwszym – nieco szerszym – materiale jest mowa o instrumencie „Łącząc Europę”. To są środki Komisji Europejskiej w wysokości ponad 30 mld euro na modernizację infrastruktury transportowej w Europie, budowę brakujących połączeń i usuwanie wąskich gardeł. Prosiłbym o przedstawienie informacji na temat kwot, o które zabiegała strona polska. W jaki sposób będą wykorzystane? Jak to wygląda na tle innych krajów?

Proszę o wyjaśnienie danych ze str. 33. Chodzi o „współczesny Jedwabny Szlak”, czyli przykład aktywnych działań podmiotów chińskich i Federacji Rosyjskiej. W materiale jest informacja o uruchomieniu połączenia. Odprawa celna pociągów ma być jednorazowa – składy nie będą musiały stać na poszczególnych granicach. Czy tego typu rozwiązania już funkcjonują w granicach Polski, czy są stosowane? Jak wygląda sprawa zapewnienia bezpieczeństwa dla transportowanych towarów? Czy to będzie należało do SOK? Czy też w inny sposób będzie zabezpieczone? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Rojek, proszę.

Poseł Józef Rojek (SP):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo! Mówimy o strategii i przyszłości, chciałbym jednak dotknąć problemu dnia dzisiejszego i teraźniejszości. Pochodzę z Tarnowa. Obserwuję modernizację linii kolejowej E 30. Powiem szczerze, byłem prezydentem i samorządowcem, czasem ogarnia mnie zdumienie, gdy patrzę na wykonywanie

prac. Taka piękna pogoda – wiem, ile potrzeba robót, które wiążą się z przerzucaniem ziemi itp. – a firmy o godz. 15.00 schodzą z placu budowy. Pytam, w jaki sposób zawarte są umowy, że nie ma pewnego rodzaju elastyczności, żeby przyśpieszyć te prace. Logicznie myśląc, wydaje się, że trzeba wiązać tego typu prace z pogodą. Przyjdzie pora, kiedy będzie lało i ci ludzie będą się taplać w błocie, chyba, że im na tym zależy. Pojawiają się opinie, że tym firmom zależy, żeby tak było. A odcinek od Krakowa do Tarnowa liczący 75 km wskutek ruchu wahadłowego pokonuje się obecnie w 2 – 2,5 godziny. Obojętnie jaki przewoźnik. Wydaje się, że to powinno być jakoś skoordynowane.

Chciałem zapytać, czy na modernizację linii od Krakowa w kierunku Mościsk są przewidziane środki? Kiedy te prace mają być zakończone? Mówię o dwutorowości i pełnej infrastrukturze. Owszem robi się, ale to bardzo powoli idzie.

Następne pytanie dotyczy szczegółów. Pan minister na pewno zna sprawę odcinka linii kolejowej od Tarnowa w kierunku Warszawy. Kiedyś za czasów zaborów linia kolejowa północ – południe od Muszyny przez Tarnów kończyła się na Szczucinie przed Wisłą. Bo cesarz nie zdążył wybudować mostu na Wiśle. To jakoś funkcjonowało. Ale przyszedł czas, że dzisiaj linia kolejowa na odcinku od Tarnowa do Szczucina zarasta lub jest po kawałku rozbierana.

Wydaje mi się, że to, co mówimy o korytarzach Północ – Południe jest szansą dla kolei. Tor kolejowy od portów w kierunku na Katowice i Kraków będzie tak obciążony, że warto chyba pomyśleć o przywróceniu odcinka od Tarnowa do Buska w kierunku na Muszynę
(jest to prosty odcinek, najkrótszy), żeby całe składy mogły docierać do Morza Adriatyckiego. Tak mi się wydaje. Tym bardziej, że odcinek od Tarnowa w kierunku na Nowy Sącz i Muszynę był modernizowany, wydano duże środki. Widzę, że tam Cargo porusza się najczęściej i przewozi towary. Panie ministrze, chciałbym usłyszeć, czy w ogóle rozważa się przywrócenie funkcjonowania odcinka, o którym mówię. Myślę, że warto.

Był czas, kiedy samorządy chciały utrzymać ten tor i wprowadzić szynobus. Tereny nadwiślańskie ożyłyby wskutek tego ruchu gospodarczego.

Kiedy mówimy o drugiej nitce rurociągu północnego i o budowie linii przez Słowację, to nasuwa się pytanie – nie lubią nas ci ze wschodu. Nie wiem, z czego to wynika. Czy tacy niedobrzy jesteśmy? Czy chcemy… nie będę kończył. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dzisiejsze posiedzenie jest poświęcone m.in. próbie odpowiedzi na to pytanie. Przy okazji tego pytania, które zabrzmiało retorycznie, choć nim nie jest, warto, panie ministrze, przedstawić państwa analizę dotyczącą genezy polityki innych krajów, które prowadzą inwestycje liniowe i jeśli mogą, to starają się omijać Polskę. Skąd się bierze taka polityka i kto na nią wpływa? Jakie działania możemy podejmować w celu zmiany tego myślenia i tej polityki realizacji inwestycji liniowych?

Jestem absolutnie przekonany, że – niestety – w tym zakresie poza czynnikami czysto ekonomicznymi – one oczywiście powinny być wyłącznymi, przynajmniej priorytetowymi – niewątpliwie występują czynniki polityczne. Wydaje się, że one niestety nie mają genezy w obecnym czasie, tylko w przeszłości. Jeżeli nie mylę się i tak jest naprawdę, to tym bardziej potrzebna jest nie tylko czysto biznesowa czy resortowa aktywność w kontaktach bilateralnych oraz grupowych i regionalnych, ale także aktywność polityczna wzmacniająca wizerunek Polski jako kraju wiarygodnego w odbiorze innych krajów. Chodzi o to, aby pewność i stabilność polityki w Polsce, gospodarczej i ustrojowej, nie była poddawana w wątpliwość w krajach, w których powstają koncepcje a następnie – projekty inwestycji liniowych.

Rozumiem, że to nie jest prosta kwestia, ponieważ nie chodzi o jeden kraj. Zwłaszcza na wschodzie są kraje, których poziom stabilności politycznej, ustrojowej, wiarygodność gospodarcza jest zdecydowanie niższy niż w Polsce. Być może Polsce szkodzi to, że mamy za granicą, zwłaszcza wschodnią państwa o niskiej wiarygodności. Być może ze względu na ich wątpliwą wiarygodność podejmowane są próby omijania naszego kraju. Ale to wszystko, jak znamy życie, jest domeną polityki. Dlatego też zależało mi, żeby w posiedzeniu uczestniczył przedstawiciel Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Moim zdaniem, jest to sprawa ponadresortowa. W tej sprawie rząd nie osiągnie sukcesu realizując wyłącznie działania w zakresie kompetencji ministra transportu. Tu muszą włączać się także czynniki związane z resortem gospodarki i resortem spraw zagranicznych. Chciałbym dowiedzieć się, czy na tych płaszczyznach są prowadzone rozmowy i działania. Jeżeli tak, to między kim a kim i kiedy były prowadzone, kiedy będą następne? To bardzo ważne sprawy.

Pan przewodniczący Wydrzyński, proszę. Następnym mówcą będzie pan poseł Jastrzębski.

Poseł Maciej Wydrzyński (RP):

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze, panie prezesie! Dziękuję bardzo za wyczerpujący materiał, który otrzymaliśmy. W informacji na temat PKP Linii Hutniczej Szerokopasmowej Sp. z o.o. w Zamościu zwarto informację, iż przewoźnik – cytuję – „nie posiada własnych wagonów, świadczy usługi przewożenia rzeczy wagonami innych podmiotów”. W planie dotyczącym zakupu i modernizacji taboru trakcyjnego spółka przedstawia pozycje związane z – cytuję – „wymianą silników spalinowych dla zwiększenia mocy pociągowej lokomotyw oraz modernizacją lokomotyw manewrowych i pociągowych, a także zakupem nowych lokomotyw”. Chciałbym zapytać, jakie są roczne koszty najmu wagonów do przewozów towarów? Jakie są rynkowe ceny zakupu nowych bądź używanych wagonów, które mogłyby stać się własnością spółki? Od jakiego podmiotu LHS wynajmuje wagony? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Jastrzębski, proszę.

Poseł Leszek Jastrzębski (PO):

Szanowni państwo! Mam kilka pytań do przedstawicieli kolei – LHS i PLK. Na początku chciałem jednak wzmocnić głos pana przewodniczącego, że rzeczywiście na dzisiejszym posiedzeniu brakuje przedstawicieli Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Rozmawiamy o szansach położenia Polski, współpracy z krajami ze wschodu i z zachodu, bardziej chyba ze wschodu. Wydaje się, że tutaj polityka ma duże znaczenie. Stąd powinny nastąpić działania na styku nie tylko ministerstwa transportu, ale i spraw zagranicznych. Myślę, że to ministerstwo powinno być tu zaangażowane.

Teraz kilka pytań na temat mapy przewozów towarowych na terenie naszego kraju. Z materiału na str. 14 wynika, że *gros* przewozów odbywa się na linii północ – południe Gdańsk – Śląsk. Nawiasem mówiąc, odnoszę wrażenie jakby to była mapa z czasów PRL, kiedy woziliśmy węgiel do Gdańska a towary z powrotem. Nie przestawiliśmy, czy nie umiemy tego przestawić na tranzyt wschód – zachód.

Natomiast mam konkretne pytanie – jakie są obecnie średnie prędkości przewozów towarowych na terenie kraju? Słyszałem, że są dość niskie i w związku z zapaścią infrastruktury linii towarowych maleją. Proszę o podanie średnich prędkości w Polsce, Unii Europejskiej i Niemczech.

Na str. 22 przedstawiono mapę korytarzy transportowych przez Europę i w kierunku Azji. Przyznam szczerze, zawsze myślałem, że mamy na tyle dobre położenie, iż transport północ – południe w dużym stopniu przebiega przez Polskę, ale widzę, że kluczowym jest korytarz nr 3 ze Szwecji przez Niemcy, Włochy na południe Europy, a korytarz nr 5 przebiegający przez Polskę jest nieco marginalny.

Mam pytanie o korytarz nr 7. To jest korytarz, który zaczyna się w Grecji, biegnie przez Bułgarię i kończy się w okolicach Pragi. W przedstawionym dokumencie państwo napisali, że „należy podkreślić, że w toku prac nad projektem rozporządzenia nie została przyjęta szwedzka propozycja przedłużenia korytarza Ateny – Praga do Drezna i Malmoe wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, ale po stronie Niemiec”.

Czy na chwilę obecną jest zapisane, że ten korytarz kończy się w Pradze, a za chwilę okaże się, że jednak zostanie przedłużony przez Niemcy w kierunku Skandynawii? Ten korytarz biegnie z kierunku Morza Śródziemnego, poprzez Morze Egejskie w kierunku Morza Czarnego, czyli po jednej stronie są porty, a po drugiej czeska Praga. Wydaje się, że jest niedokończony. Mam wrażenie, że prędzej czy później pobiegnie jednak w kie-

runku północnym. Czy korytarza nr 7 nie można połączyć z korytarzem nr 5? Czy są takie możliwości od strony prawnej i współpracy międzynarodowej? Byłoby realne i ciekawe, żeby korytarz nr 5 w jakimś stopniu przejął potencjał korytarza nr 7. Zatem to jest pytanie odnośnie dwóch korytarzy Północ – Południe.

W przedłożonym dokumencie jest opisany projekt ominięcia Polski przez połączenie promowe Sassnitz – Ust-Ługa, czyli bezpośrednio Rosja – Niemcy – taki transportowy Nord Stream, który – rozumiem – funkcjonuje. Na otwarciu była pani kanclerz Angela Merkel, ale występowała jako poseł z tych ziem, a nie jako kanclerz. Przypuszczam, że jest to eufemizm, bo w pierwszej kolejności kojarzona jest jako kanclerz Niemiec, a później jako poseł z danego terenu. Połączenie liczy 1200 km, podróż statkiem trwa 38 godzin. Czy ten transport, uwzględniwszy prędkości rozwijane na torach, ma sens – jeśli chodzi o czas? Czy jest szybszy niż pokonanie tego odcinka koleją?

Jeśli chodzi o linię do Wiednia, to możemy mówić, że ten projekt jest mało realny ze względów ekonomicznych i ekologicznych, ale nie takie nierealne projekty powstawały i powstają. W jaki sposób Polskie Koleje Państwowe czy ministerstwo transportu angażowało się w próbę budowania alternatywnych rozwiązań? Czy były organizowane spotkania w tej sprawie?

Czy były prowadzone rozmowy z jednej strony z Deutsche Bahn, z drugiej – z kolejami rosyjskimi w sprawie próby zbudowania może jakiejś firmy, może jakiegoś porozumienia na styku Niemcy –Polska – Rosja?

Kolejne pytania już padły, ale chciałbym je wzmocnić. Czy rzeczywiście jest pomysł – być może potrzeba – przedłużenia linii kolejowej nr 65, czyli linii LHS w kierunku zachodnim? Dlaczego LHS, posiadając swoje lokomotywy, nie ma swoich wagonów? Czy była prowadzona analiza ekonomiczna opłacalności? Czy rzeczywiście wynajmowanie wagonów ze wschodu jest bardziej ekonomicznie uzasadnione niż np. zakup wagonów bądź przystosowanie wagonów będących w posiadaniu PKP Cargo do szerszych torów?

Jaka jest przyszłość LHS? Czy rzeczywiście planowana jest prywatyzacja spółki? Co dalej z prywatyzacją PKP Cargo? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Pan poseł Borawski, proszę.

Poseł Edmund Borawski (PSL):

Panie przewodniczący, panie ministrze, koleżanki i koledzy! Przedłożone opracowanie jest bardzo interesujące. Ciekawi mnie co z niego zostanie zrealizowane w najbliższych pięciu latach? Jaka jest szansa na realizację któregoś zagadnienia?

Dyskutujemy o międzynarodowej polityce transportowej. Ona jest bardzo istotna. Natomiast wydaje mi się, że mamy bardzo kłopotliwy wewnętrzny układ. Towary masowe w większością przewożone są samochodami, a nie koleją. Czy Ministerstwo Gospodarki i kolej ma plany ograniczenia transportu samochodowego produktów masowych? Chodzi o to, żeby nie były przewożone w jedną i drugą stronę w takich ilościach jak obecnie, szczególnie węgiel kamienny, który jest przewożony samochodami ze Śląska do województwa podlaskiego czy warmińsko-mazurskiego. Trudno to zrozumieć. Czy są plany obniżenia ceny transportu koleją? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń.

Zamykam dyskusję.

Oddaję głos panu ministrowi.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie! Bardzo dziękuję za pytania, które świadczą o zainteresowaniu tematem. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli na część pytań sam udzielę odpowiedzi, a na pozostałe odpowiedzą moi współpracownicy.

Pierwsze z pytań pana posła Grada dotyczyło tzw. *rekastu* I pakietu kolejowego. Decyzja zostanie podjęta w ciągu ok. miesiąca. Polska nie poprze tego dokumentu. Najprawdopodobniej wstrzyma się od głosu. Natomiast z naciskiem zwracam uwagę, że I pakiet kolejowy zawiera ogólne regulacje dotyczące zarządzania infrastrukturą, udostępniania jej przewoźnikom. One nie ulegają zmianie. Podobnie jak wyjątki od ogólnej zasady obowiązującej w Unii, a dotyczącej rozdzielności zarządzania infrastrukturą i wykonywania przewozów. Tutaj nic nie zmienia się. Z tego powodu – jak czytacie państwo w dokumencie – sytuacja prawna LHS po przyjęciu *rekastu* nie zmieni się ani na jotę. LHS będzie działał na podstawie tych samych przepisów, które dotychczas obowiązują.

Wysoka Izba była o tym informowana, bo takie pytanie kilka miesięcy temu było zadane przez parlament. Odpowiadaliśmy, że Polska podejmowała działania na rzecz pewnej poprawki do dyrektywy, która regulowałaby szczegółowo kwestię takich podmiotów jak LHS. Ta poprawka nie odnosiłaby się tylko do LHS, ale także do podobnych podmiotów. Jednakowoż taka poprawka nie uzyskała poparcia w Parlamencie Europejskim i upadła. Zatem LHS działa według tych samych zasad, jakie obowiązywały w ostatnich 10 latach, czyli na mocy dyrektyw I pakietu kolejowego z 2001 r.

Dwukrotnie padło pytanie o przedłużenie linii kolejowej nr 65, czyli sugestia przedłużenia jej na zachód. Szanowni państwo! Nie wiem, czy jest to najlepszy pomysł. Jak powiedziałem, ważny jest przewóz i ważny jest przeładunek. Chcielibyśmy, żeby to odbywało się z wykorzystaniem polskiej infrastruktury. W Sławkowie mamy bardzo dobrą infrastrukturę przeładunkową. Sławków jest również dobrze połączony z siecią linii normalnotorowych. Realizujemy modernizację i rewitalizację poszczególnych odcinków ciągu E 30 wschód – zachód, łączącego zachodnią granicę ze wschodnią. Tą linią E 30 od Bielawy Dolnej i Zgorzelca przez Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice bez problemu będzie można dojechać do Sławkowa i zrealizować przeładunki w miejscu, gdzie jest odpowiednia infrastruktura. Wydaje się zatem, że punkt końcowy LHS jest dobrze wybrany. Chodzi tylko o jak najlepsze jego wykorzystanie.

Pytano o spółkę-córkę LHS. Mogę powiedzieć, że wspólnie z właścicielem analizowana jest sprawa celowości powstania takiej spółki.

W najbliższych latach nie przewiduje się zmian w strukturze właścicielskiej LHS. Spółka działa dobrze. Nie chcielibyśmy popsuć podmiotu, który funkcjonuje i przynosi właścicielowi sowitą dywidendę, a jednocześnie rozwija się. Wielokrotnie otrzymywaliśmy takie pytania. Nie ma żadnych zamachów na LHS.

Pan poseł Zubowski również pytał o I pakiet kolejowy. Myślę, że odpowiedziałem na pytanie. Pan poseł pytał również o dokument *Connecting Europe Facility*. Ten dokument opublikowany jesienią ub. r. zawiera ideę finansowania inwestycji o znaczeniu ogólnoeuropejskim z poziomu Brukseli a nie poprzez instytucje zarządzające jak w przypadku programów operacyjnych wykorzystujących Fundusz Spójności czy Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego na poziomie krajowym, u nas jest to Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.

Decyzje o zakwalifikowaniu projektów w ramach CEF zapadałyby jednak na poziomie europejskim w trybie konkursowym. Postrzegamy to jako pewne zagrożenie. Stąd – państwo doskonale wiecie – Polska nie jest entuzjastą CEF, tym bardziej, że zakłada się, iż fundusz powstanie poprzez przesunięcie części środków z Funduszu Spójności. Polska jest – jak wiemy – jednym z beneficjentów polityki spójności. Nasze działania zmierzają do tego, żeby – jeżeli taki instrument powstanie – w możliwie szerokim zakresie określić projekty, jakie mogłyby być finansowane i żeby były to projekty kolejowe na terenie Polski.

Padło też pytanie o „współczesny Jedwabny Szlak", czyli inicjatywę usprawniającą przewozy towarowe na styku różnych kolei i hasło wspólnej odprawy celnej. Te inicjatywy mogą być realizowane pomiędzy krajami, takimi jak Rosja, Chiny czy Białoruś. Natomiast z uwagi na to, że Polska jest częścią Unii Europejskiej, trudno sobie wyobrazić, żeby na granicy z Unią stosować jakieś wyłomy.

Pan poseł Rojek zadał pytanie dotyczące linii E 30, która obecnie jest w trakcie modernizacji. Zaraz oddam głos panu prezesowi Wołowcowi odpowiedzialnemu w PLK za inwestycje. Mogę odnieść się do podniesionej przez pana posła kwestii połączenia od Tarnowa

przez Szczucin w kierunku Kielc. W tej chwili z uwagi na skalę potrzeb infrastruktury kolejowej musimy przede wszystkim naprawiać to, co jest w istniejącej infrastrukturze. Tutaj zaległości były bardzo duże. Od ok. 2 lat udaje nam się sukcesywnie osiągać poprawę, to znaczy bilans prędkości na sieci jest wreszcie dodatni.

Natomiast mam świadomość, że jeszcze kilka – jeżeli nie kilkanaście lat – zajmie doprowadzenie infrastruktury do takiego stanu, żeby można było myśleć o większych projektach budowy nowych linii. W przypadku Małopolski są rozpatrywane dwie zasadnicze koncepcje usprawnienia przewozów północ – południe. Jedna – znana wszystkim – linia Podłęże –Piekiełko.

Poseł Józef Rojek (SP):

Przez Stanisława Koguta…

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Wczoraj w ministerstwie miałem spotkanie z posłami z Małopolski z różnych ugrupowań. Rozmawialiśmy na temat etapu, na jakim znajduje się przygotowanie projektu linii Podłęże –Piekiełko z przedłużeniami w kierunku Nowego Sącza i Zakopanego.

Natomiast w przypadku przewozów towarowych wiem, że był analizowany ciąg od Kielc w kierunku Tarnowa. Obecnie środki są na tyle ograniczone, że musimy je kierować na modernizację i rewitalizację istniejących linii, co nie znaczy, że w przyszłości nie pojawi się taka perspektywa.

Jeżeli chodzi o E 30, to poproszę pana prezesa Wołowca.

Członek zarządu PKP PLK SA Aleksander Wołowiec:

Dziękuję szczerze panu posłowi za to pytanie. Jestem wdzięczny każdej osobie, która w debatę publiczną wnosi, widoczne gołym okiem, problemy w inwestycjach kolejowych. Bo to jest zawsze okazja, żeby powiedzieć, po raz któryś z rzędu, czego potrzeba i jaki jest stan faktyczny.

Sprawdzę, dlaczego robotnicy schodzą z budowy o godz. 15.00. Jeżeli to jest kwestia opieszałości, to są odpowiednie instrumenty prawne, kontraktowe np. za opieszałość czy niedotrzymanie terminów. Oczywiście, to będzie konsekwencja takiego działania.

Jeżeli zaś chodzi o ogólne odniesienie się do tej kwestii, to muszę przyznać, że poruszamy się w rzeczywistości prawnej, ale również gospodarczej. To może być efekt potencjału wykonawcy, czyli kondycji całego sektora budowlanego. Jeżeli on musi przenieść swój potencjał na inną budowę, bo wygrał dwa – trzy przetargi zgodnie z prawem oferując określoną cenę, to sprawa jest jakby poza wpływem inwestora.

Mamy też odpowiedni porządek prawny. I akurat na E 30 ustawa – Prawo zamówień publicznych jest stosowana nie tylko na etapie wyboru wykonawcy, ale ingeruje już w samą inwestycję. Zdarzają się sytuacje, kiedy wykonawca napotyka różnice w terenie w stosunku do dokumentacji np. okazuje się, że wymagane jest wzmocnienie podtorza. W tym miejscu pozwolę sobie na dygresję. W długotrwałym wieloetapowym procesie inwestycyjnym przygotowane są dokumenty przedprojektowe, na ich podstawie wydawane są decyzje środowiskowe i inne. Następnie wchodzimy w etap konkretyzacji, gdzie są dokumenty przetargowe, później – dokumenty projektowe, zbliżamy się do decyzji – pozwolenie na budowę. I wtedy okazuje się, że jeszcze raz trzeba dokonać oceny środowiskowej. Proszę sobie wyobrazić, że kabel przesunięty jest 1,5 m, a ja wchodzę w wielomiesięczny etap dodatkowego procedowania. Wszyscy mówią, że zgodnie z prawem, bo dyrektor okręgowej dyrekcji ochrony środowiska musi w takiej sytuacji wydać decyzję.

Wracam do *meritum* – mam wykonawcę. Okazuje się, że napotkał trudniejsze warunki niż określono w dokumentacji. Muszą być wykonane dodatkowe prace. Ale ich przeprowadzenie wymaga ogłoszenia nowego przetargu zgodnie z ustawą – Prawo zamówień publicznych. Przetarg wygrywa inna firma. Wykonawca musi zejść z budowy i wpuścić następną firmę. Widzi pan poseł, dlaczego tam się jeździ tyle czasu.

Jestem pierwszym, który pójdzie z panem posłem załatwiać te sprawy na odpowiednim poziomie. Dziękuję, że pan zadał pytanie. Miałem szansę, żeby zwrócić uwagę na kuriozalne rzeczy. Oczywiście sprawdzę, czy pracownicy schodzą wcześniej niż przewiduje kontrakt. To jest drobnostka. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Pan przewodniczący Szejnfeld zapytał o projekty inspirowane przez inne kraje, które w naturalny sposób stanowią konkurencję dla naszych przedsięwzięć i przyczyny tego zjawiska. Z perspektywy naszego resortu nie mamy ambicji kształtowania polityki zagranicznej państwa. Natomiast staramy się jak najlepiej wykorzystywać to, czego możemy dokonać. Po pierwsze – Polska od wielu aktywnie działa w Organizacji Współpracy Kolei (OSŻD). To jest organizacja nieco w starym stylu zrzeszająca koleje Europy Środkowo-Wschodniej i Azji. Jej członkami są zarówno koleje chińskie, rosyjskie, nawet północnokoreańskie, kazachskie, jak i koleje krajów Unii Europejskiej, takich jak Słowacja, Estonia, Łotwa i Litwa. Jesteśmy aktywni na forum tej organizacji. Szereg działań dotyczy usprawnienia przewozów wschód – zachód.

W ramach Partnerstwa Wschodniego istnieje tzw. forum transportowe. To też jest inicjatywa Polski. Tutaj również staramy się być aktywni. Z działań promujących polskie interesy i polski transport możemy wskazać niedawną misję naszego resortu pod przewodnictwem ministra Nowaka w Chinach, gdzie zachęcaliśmy chińskie firmy logistyczne i chińskich armatorów do zwiększania zainteresowania Polską, do tworzenia nowych połączeń morskich ściśle współpracujących z połączeniami kolejowymi.

Teraz płynnie przechodzimy do kwestii linii północ – południe. Mówiono, że ta struktura została trochę odziedziczona po latach minionych. I tak, i nie. Dlatego, że jednak inne rodzaje ładunków transportowane są trzema głównymi, wymienionymi przeze mnie, liniami kolejowymi, prowadzącymi do portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Coraz większy udział w tych ładunkach mają kontenery. Zależy nam, żeby grubości linii przedstawionych na mapce były jeszcze większe. Innymi słowy – zależy nam na wzroście ładunków. Nasze działania podejmowane z ograniczonych, ale niemałych, środków budżetowych służą poprawie infrastruktury tych linii. Szczególnie zły stan panuje na magistrali nadodrzańskiej. Działania podjęte w tym roku, kontynuowane w przyszłym i 2014 r. pozwolą na eliminację miejsc, gdzie prędkość jest ograniczona do 30 km/h, co znacząco usprawni przewozy. Sporo zostało zrobione na linii nr 131 łączącej Śląsk z Tczewem, czyli na magistrali węglowej, gdzie na całkiem sporych odcinkach została przywrócona prędkość jazdy 120 km/h. Oczywiście dla pociągów pasażerskich, towarowe jadą 100 km/h lub 80 km/h.

Jeżeli chodzi o prędkość polskich pociągów towarowych, w skali sieci ona nie jest zbyt duża i wynosi średnio ok. 25 km/h. Ale jak każda średnia uwzględnia wszystkie przypadki – przewozy kruszyw liniami górskimi z koniecznością zmiany kierunku jazdy i oczekiwaniem na mijankach oraz przewozy na linii wschód – zachód E 20, która jest całkiem dobrze wyposażona i pociągi towarowe jeżdżą tam z prędkością 100 km/h. W związku z tym, jak każda średnia nie stanowi obiektywnej informacji o rzeczywistości, aczkolwiek staramy się, aby ta prędkość sukcesywnie wzrastała.

Padło pytanie o poszczególne korytarze, w szczególności zestawienie korytarza nr 5 Północ – Południe biegnącego od Trójmiasta w kierunku Śląska i dalej do Czech, Austrii i Włoch i korytarza nr 3, który biegnie ze Skandynawii aż do Włoch. Oczywiście, do pewnego stopnia te korytarze konkurują, ale jednak mimo wszystko przebieg jest zupełnie inny, obsługują obszary przemysłowe w różnych krajach. Zatem nie traktowałbym tego w ten sposób, że jeden korytarz jest gorszy od drugiego. Natomiast na pewno nie jesteśmy bez szans w przypadku tego korytarza.

Zwracam uwagę, że rozporządzenie Komisji jest efektem pracy wszystkich krajów członkowskich, które zgłaszały swoje propozycje do korytarzy. Ponadto lista zawarta w rozporządzeniu nie ma charakteru zamkniętego. Dokument pozwala na tworzenie kolejnych korytarzy. Wśród inicjatyw, w których uczestniczymy jest inicjatywa polsko-czeska, dotycząca korytarza Północ – Południe wzdłuż Odry po polskiej stronie, który zapewniałby możliwość dowozu ładunków do polskich portów w Szczecinie i Świnoujściu, a dla Czech byłby o tyle atrakcyjny, że ich przemysł koncentruje się w rejonie Mladá Boleslav czy Liberca, gdzie dotychczas możliwości przewozowe są dość słabe. Modernizacja odcinków linii tam znajdujących się czy wręcz dobudowa nowych fragmentów radykalnie usprawniłaby te przewozy.

Pan poseł Wydrzyński pytał o wagony i lokomotywy LHS. Myślę, że pan prezes dokładnie odpowie na to pytanie.

Prezes zarządu PKP LHS Sp. z o.o. Zbigniew Tracichleb:

Jeśli chodzi o funkcję przewoźnika, to w świetle prawa unijnego jesteśmy nieco ułomnym przewoźnikiem, ponieważ posiadamy tabor trakcyjny, ale nie posiadamy wagonów. Zatem jesteśmy gotowi świadczyć usługi klientom posiadających wagony bądź towar z wagonami. Nie zdarzyło się jeszcze przypadek odmowy transportu towarów.

Problem wagonów analizowany jest w spółce od paru lat. Analizy były prowadzone pod kątem opłacalności. Było pytanie dotyczące kosztów. Średniomiesięcznie koszt tzw. czynszu wagonowego, który ponosimy, wynosi ok. 3 mln zł. Zatem rocznie jest to ok. 40 mln zł. w zależności od intensyfikacji wagonów i towarów zgromadzonych na terenie spółki. Te koszty w ramach taryfy są niejako przenoszone na klientów. Aczkolwiek taryfa jest zdecydowanie konkurencyjna wobec innych przewoźników kolejowych, a także drogowych.

Park wagonów kolei 1520 mm rejestrowanych w Moskwie sięga rzędu kilkuset tysięcy sztuk. Problem polega na tym, że nasze wagony zgubiłyby się w tym obszarze. Oglądalibyśmy je tylko wtedy, gdy byłyby potrzebne naprawy rewizyjne. Poza kwestiami politycznymi, mówię głównie o Ukrainie, również sprawy gospodarcze niekoniecznie są na poziomie, jakiego życzylibyśmy sobie. Myślę, że partnerzy ze wschodu niekoniecznie chcieliby poszanować ten tabor, a podkreślam, że byłby to przede wszystkim nowy tabor.

Sądzę, że w dalszej przyszłości posiadanie własnych wagonów byłoby możliwe, oczywiście przy poszanowaniu partnerów i cywilizowanej wymianie handlowej. Pozyskanie wagonów 1520 mm z parku polskich przewoźników jest niemożliwe. Dlatego, że przewoźnicy polscy czy operujący w Polsce nie posiadają takich wagonów. To są wagony używane jedynie w państwach b. bloku wschodniego czy krajach WNP. Zatem sprawa gospodarki wagonowej jest bardzo trudna, aczkolwiek radzimy sobie w partnerstwie, głównie z Ukrainą. Ponosimy odpowiednie koszty związane z uszkodzeniem wagonów, głównie w wyniku przeładunków. Są to niewielkie kwoty. Sprawa wagonów jest w jakiejś perspektywie możliwa do rozwiązania. Myślę jednak, że należy poczekać i przyjrzeć się jak będzie kształtowała się polityka na wschodzie.

Jeśli chodzi o tabor trakcyjny, to poddajemy modernizacji lokomotywy. Park lokomotyw spółki LHS – to 72 sztuki, w tym część lokomotyw manewrowych, ale głównie są to lokomotywy pociągowe, zmodernizowane poprzez wymianę silnika dwusuwowego na – wysoce oszczędny – czterosuwowy. Spółka NEWAG Nowy Sącz dokonała modernizacja lokomotyw na moc 3 tys. koni mechanicznych. Są to lokomotywy ekonomiczne i wydajne, które pozwalają na prowadzenie pociągów o masie 5 tys. ton. W tym kierunku będziemy podążać jeszcze przez kilka lat. Jeśli chodzi o modernizację parku pozostało nam ok. 15 lokomotyw.

Natomiast dalsza perspektywa jest następująca: albo zakup lokomotyw dieslowskich w ciągu 15 – 20 lat, bo na taki okres przewidziana jest żywotność zmodernizowanych lokomotyw, albo ewentualnie elektryfikacja linii i wprowadzenie lokomotyw elektrycznych. Za kilka lat przeprowadzimy analizę opłacalności elektryfikacji całego odcinka i wymiany lokomotyw na elektryczne, łącznie z elektryfikacją odcinka z Ukrainy do stacji granicznej w Hrubieszowie siecią 25 kV, jaka obowiązuje na Ukrainie. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Padło pytanie o działania, jakie podejmujemy w celu przeciwdziałania kontrowersyjnym inwestycjom, jak linia do Wiednia czy połączenia promowe. Oczywiście, każdy kraj stara się realizować swoje interesy. My również. Myślę, że z partnerami niemieckimi mamy dobre relacje. W czasie ostatnich targów Inno Trans w zeszłym tygodniu w Berlinie wspólnie z prezesem PKP SA Jakubem Karnowskim spotkaliśmy się z prezesem Deutsche Bahn doktorem Grube. Rozmawialiśmy o perspektywach współpracy również przy przewozach wschód – zachód. W niektórych obszarach jesteśmy konkurentami, w niektórych – otwarci na współpracę. Myślę, że to jest najrozsądniejsze podejście.

Co się stanie w ciągu najbliższych 5 lat? Nasza wizja jest następująca: za 5 lat nasze główne linie kolejowe zarówno wschód – zachód jak i północ – południe jako linie już

zmodernizowane, zrewitalizowane będą zapewniały możliwość przewozów towarowych z rozsądną prędkością 100 km/h, nastąpi zwiększenie możliwości przewozowych i rozwój terminali. Bardzo dużo dzieje się, jeśli chodzi o działanie 7.4 Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, czyli infrastruktura transportu intermodalnego. Chodzi o to, żeby te łańcuchy dystrybucji w jak najszerszym stopniu wykorzystywały polską infrastrukturę. Co do zasady – przewozy na duże odległości są dla nas wielką szansą. Pracujemy nad jej wykorzystaniem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję uprzejmie panie ministrze za bardzo obszerny dokładny dokument i za wyjaśnienia złożone podczas posiedzenia. Będziemy śledzić realizację rozpoczętych projektów oraz te, które dopiero są w fazie koncepcyjnej czy projektowej. Nie powiem, żebyśmy byli absolutnie i do końca uspokojeni. Mam jednak nadzieję, że państwo w resorcie i przede wszystkim w rządzie zajmujecie się tą sprawą tak, aby interes Polski był dobrze chroniony.

Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie.